



*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*



**CONTRATTO DI PROGRAMMA 2016-2021  
PARTE SERVIZI**

*per la disciplina del finanziamento delle attività di Gestione e Manutenzione  
Straordinaria della Rete*

*tra*

**il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,**

*e*

**Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.**

il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,

e

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Congiuntamente individuate come “le Parti”

**VISTO CHE:**

- A. con il Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione n. 138T del 31 ottobre 2000 è stata rilasciata a favore delle Ferrovie dello Stato – Società dei Trasporti e Servizi per Azioni e successivamente, a decorrere dalla data della sua costituzione, alla società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., la concessione per la gestione dell’infrastruttura ferroviaria nazionale, alle condizioni stabilite nello stesso atto di concessione e nelle integrazioni apportate con decreti del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 60T in data 28 novembre 2002 e n. 3T in data 19 gennaio 2006 nonché nel contratto di programma;
- B. il Decreto Legislativo 15 luglio 2015, n. 112 di recepimento della direttiva 2012/34/UE prevede, nel quadro di un più ampio regolamento dei rapporti tra lo Stato ed il Gestore dell’infrastruttura, che i rapporti tra la Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e lo Stato siano regolati da un atto di concessione e da uno o più “contratti di programma”;
- C. l’art. 15, il comma 3 del Decreto Legislativo 15 luglio 2015, n. 112, prevede che nei contratti di programma sia disciplinata la concessione di finanziamenti destinati alla manutenzione ordinaria ed a quella straordinaria finalizzata al rinnovo dell’infrastruttura ferroviaria, nonché di incentivi finalizzati a ridurre i costi di fornitura dell’infrastruttura e l’entità dei diritti di accesso all’infrastruttura;
- D. l’art. 16 prevede l’obbligo, per il Gestore dell’infrastruttura, di utilizzare un sistema di contabilità regolatoria che evidenzi i meccanismi di imputazione dei costi relativi a tutti i processi industriali relativi alla sua attività; i risultati derivanti dal sistema di contabilità sono comunicati annualmente al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, corredati di tutte le informazioni necessarie alla valutazione dell’efficienza della spesa e del rispetto di quanto previsto al comma 1 del medesimo articolo 16;
- E. l’art. 1 della legge 14 luglio 1993, n. 238, recante disposizioni in materia di trasmissione al Parlamento dei contratti di programma e dei contratti di servizio delle Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., stabilisce che il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti debba trasmettere al Parlamento, per l’espressione del parere da parte delle Commissioni parlamentari competenti per materia, i contratti di programma, i contratti di servizio ed i relativi aggiornamenti, corredati del parere, ove previsto, del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica –CIPE–, in attuazione dell’art. 3 del Decreto del Presidente della Repubblica 20 aprile 1994, n. 373, di approvazione del regolamento recante devoluzione delle funzioni dei comitati interministeriali soppressi e per il riordino della relativa disciplina;
- F. il DPCM n. 72 dell’ 11 febbraio 2014 recante “Regolamento di organizzazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ai sensi dell’art. 2 del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, che ha emanato disposizioni in materia di organizzazione ed attribuzioni del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed ha individuato

nella Direzione Generale per il Trasporto e le Infrastrutture Ferroviarie la struttura competente in ordine alla definizione dei contratti di programma, nonché alla vigilanza sull'attuazione dei programmi stessi, sulla gestione del patrimonio immobiliare di settore, sulla dismissione delle linee ferroviarie e, in ossequio alla normativa vigente al riguardo, alla vigilanza sul rispetto delle disposizioni del DPR 753/80;

- G. l'articolo 4 del Decreto Legislativo 10 agosto 2007 n. 162 recepisce la Direttiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004 e istituisce l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (di seguito ANSF), la quale ha assunto le attribuzioni in materia di sicurezza ferroviaria indicate nel decreto sopra citato e già esercitate dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e/o dalle società del Gruppo FS;
- H. l'art 13, comma 4, del Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162 stabilisce che, entro e non oltre il 30 giugno di ciascun anno, i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie debbano trasmettere all'ANSF una relazione annuale sulla sicurezza relativa all'anno precedente. La relazione contiene almeno:
- i dati relativi alle modalità di conseguimento degli obiettivi di sicurezza interni e i risultati dei piani di sicurezza;
  - l'elaborazione degli indicatori nazionali di sicurezza e dei CSI di cui all'allegato I relativi al soggetto che trasmette la relazione;
  - i risultati degli audit di sicurezza interni;
  - le osservazioni in merito alle carenze ed al malfunzionamento delle operazioni ferroviarie e della gestione dell'infrastruttura che possano rivestire un interesse per l'Agenzia;
- I. l'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, ha istituito, nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART);
- J. l'art. 1 della Legge 17 maggio 1999, n. 144, istituisce, al comma 5, presso il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE), un sistema di Monitoraggio degli Investimenti Pubblici (MIP), funzionale all'alimentazione di una banca dati tenuta nell'ambito dello stesso Comitato;
- K. l'art. 11 della Legge 16 gennaio 2003, n.3, dispone che, a decorrere dal 1 gennaio 2003, ai fini del suddetto Monitoraggio, ogni progetto di investimento pubblico nuovo o in corso di attuazione, sia dotato di un Codice Unico di Progetto (CUP);
- L. la Delibera CIPE n. 25 del 29 settembre 2004 prevede che il Gestore si impegni, completata la fase di sperimentazione, a rendere disponibili sul sistema MIP tutte le opere di cui è responsabile;
- M. il 26 febbraio 2013 è stato emanato il Decreto del Ragioniere Generale dello Stato riguardante l'attuazione dell'articolo 5 del Decreto Legislativo 29 dicembre 2011 n. 229 emanato in materia di procedure di monitoraggio sullo stato di attuazione delle opere pubbliche (MOP), di verifica dell'utilizzo dei finanziamenti nei tempi previsti e costituzione del "Fondo opere" e del "Fondo Progetti" da applicare a tutte le Amministrazioni pubbliche e ai soggetti destinatari di finanziamenti a carico del bilancio dello Stato per la realizzazione di opere pubbliche;
- N. la Legge n. 190 del 23 dicembre 2014 (Legge di stabilità 2015) a valere sul cap. 7122 apporta un contributo in conto impianti complessivamente pari a 4.250 milioni di euro da destinare specificatamente ad interventi di manutenzione straordinaria per il periodo 2015-2020, di cui, 500 milioni di euro per il 2015 e 750 milioni di euro per ciascuno degli anni successivi;
- O. l'art. 1 comma 294 della Legge n. 190 del 23 dicembre 2014 (Legge di Stabilità 2015) apporta risorse ulteriori complessivamente pari a 300 mln di euro (100 mln annui per ciascuno degli anni 2015, 2016 e 2017) da attribuire al Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, da destinare *"alla compensazione degli oneri per il traghettamento ferroviario delle merci, dei servizi ad esso connessi e del canone di utilizzo dell'infrastruttura dovuto dalle imprese ferroviarie per l'effettuazione di trasporti delle merci, compresi quelli"*

*transfrontalieri, aventi origine o destinazione nelle regioni Abruzzo, Molise, Lazio, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sardegna e Sicilia. La predetta compensazione si applica entro il 30 aprile successivo a ciascuno degli anni 2015, 2016 e 2017 ed è determinata proporzionalmente ai treni/km sviluppati dalle imprese ferroviarie. Il vigente contratto di programma - parte servizi e le relative tabelle sono aggiornati con il contributo di cui al presente comma e con le risorse stanziare dalla presente legge per l'anno 2015. La rendicontazione delle risorse è effettuata dal Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale secondo i meccanismi previsti dal contratto stesso. Conseguentemente il contratto di servizio pubblico nel settore del trasporto delle merci su ferro non viene rinnovato”;*

- P. la Legge n. 191 del 23 dicembre del 2014 – “*Bilancio di Previsione dello Stato per l'anno finanziario 2015 e bilancio pluriennale per il triennio 2015-2017*” - nel cap. 1541 (somme da corrispondere all'Impresa Ferrovie dello Stato S.p.A. o a Società dalla stessa controllate, in relazione agli obblighi di esercizio dell'infrastruttura nonché del servizio via mare tra terminali ferroviari) riporta per ciascuno degli anni 2015, 2016 e 2017 risorse pari a 975,6 mln di euro;
- Q. la Delibera ART n. 96 del 13 novembre 2015 definisce i “*Criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria*”;
- R. l'art. 11, commi 2-bis e 2-ter del Decreto-Legge n. 185 del 25 novembre 2015, convertito con Legge n. 9 del 22 gennaio 2016, con cui è previsto che per gli anni 2016 e 2017 “*Le risorse di cui al citato comma 294 dell'articolo 1 della legge n. 190 del 2014 sono attribuite dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti alle imprese ferroviarie a compensazione dei costi supplementari per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, inclusi quelli relativi al traghettamento ferroviario delle merci e ai servizi ad esso connessi, sostenuti dal trasporto ferroviario [...]*” e che “*con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sono disciplinate le modalità di calcolo e di attuazione delle misure di cui al presente comma*”;
- S. l'art. 11, comma 2-quater del Decreto-Legge n. 185 del 25 novembre 2015, convertito con Legge n. 9 del 22 gennaio 2016, che prevede: “*All'articolo 1, comma 294, della legge 23 dicembre 2014, n. 190, il quinto periodo è sostituito dal seguente: «Con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sono disciplinate le modalità di calcolo e di attuazione delle misure di cui al presente comma» e l'ultimo periodo è soppresso*”;
- T. la Legge n. 208 del 28 dicembre 2015 (Legge di stabilità 2016) reca un contributo in conto impianti per investimenti di sviluppo infrastrutturale, a valere sul cap. 7122/PG2, complessivamente pari a 8.050 milioni di euro (rifinanziamento pari 8.300 milioni di euro; riduzione pari a 250 milioni di euro);
- U. la Legge n. 209 del 28 dicembre 2015 – “*Bilancio di Previsione dello Stato per l'anno finanziario 2016 e bilancio pluriennale per il triennio 2016-2018*” - nel cap. 1541 (somme da corrispondere all'Impresa Ferrovie dello Stato S.p.A. o a Società dalla stessa controllate, in relazione agli obblighi di esercizio dell'infrastruttura nonché del servizio via mare tra terminali ferroviari) reca risorse pari a 975,6 mln di euro per ciascun anno per il periodo 2016-2018, per le attività in conto esercizio del Gestore;
- V. il Decreto-Legge n. 210 del 30 dicembre 2015, prevede all'art. 7 (Proroga di termini in materia di infrastrutture e trasporti) che: “*Nelle more della stipula dei nuovi contratti di programma per il periodo 2016-2020 e sino all'efficacia degli stessi, il contratto di programma parte servizi 2012-2014, stipulato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., è prorogato, ai medesimi patti e condizioni già previste, per il periodo necessario alla stipula del nuovo contratto e comunque non oltre il 31 dicembre 2016 con l'aggiornamento delle relative Tabelle*”;
- W. la nota del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Dipartimento Generale per il Trasporto e le infrastrutture ferroviarie n. 676 dell'8 febbraio 2016, con la quale si comunica che la norma di cui all'art. 1 comma 294 della Legge n. 190 del 23 dicembre 2014 e s.m.i è oggetto di una procedura di notifica presso la Commissione Europea (Caso SA, 40887) e che pertanto nessun contributo può essere erogato in vigore della generale clausola di *stand still*, finché non si riceverà idonea autorizzazione da parte della Commissione;
- X. la nota del Ministero dell'Economia e delle Finanze n. 23093 del 4 marzo 2016 con cui, tra l'altro, al punto 5 è stato certificato il credito al 31.12.2015 relativo alle risorse - già contrattualizzate e

destinate all'annualità 2012 del CdP-Servizi 2012-2014 - trasferite dal capitolo di Bilancio 7514 "Fondo infrastrutture ferroviarie, stradali e relative opere di interesse strategico nonché per gli interventi di cui l'art. 6 della Legge 29/11/1984 n. 798" relative all'esercizio 2014 a favore del capitolo 7122 – PG2 per un importo pari a 84.933.706, a fronte di uno stanziamento iniziale di 106.351.595, determinando pertanto un taglio di bilancio pari a 21.417.889;

- Y. la nota del Ministero dell'Economia e delle Finanze – Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato – Ufficio V n. 41429 del 06/05/2016 con la quale vengono date indicazioni, affinché i contributi di cui all'art.1, comma 294 della Legge 190/2014, per le annualità 2016 e 2017, siano attribuiti direttamente dal Ministero per le Infrastrutture e dei Trasporti alle Imprese Ferroviarie, mediante trasferimento delle risorse dal Ministero dell'Economia e delle Finanze al medesimo Ministero per le Infrastrutture e dei Trasporti, su specifico capitolo di nuova istituzione;
- Z. il CIPE, su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, ha espresso parere favorevole sullo schema del Contratto di Programma- parte Servizi 2016-2021 nella seduta del 10 agosto 2016;
- AA. la IX<sup>a</sup> Commissione permanente (Trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera dei Deputati in data 08/02/2017 e l'8<sup>a</sup> Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato in data 31/01/2017 hanno espresso parere favorevole sullo schema di Contratto di Programma - parte Servizi;
- BB. la Legge 27 febbraio 2017, n. 19 (legge di conversione del Decreto Legge 30 dicembre 2016, n. 244), prevede all'art. 9, comma 9-ter che: "Nelle more della formalizzazione del nuovo contratto di programma-parte servizi 2016-2021 tra lo Stato e Rete ferroviaria italiana (RFI) Spa, esaminato con parere favorevole dal CIPE nella seduta del 10 agosto 2016, al fine di garantire continuità ai programmi di manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, il vigente contratto di programma-parte servizi 2012-2014 è prorogato, ai medesimi patti e condizioni, per il periodo necessario al completamento dell' iter di approvazione previsto dall'articolo 1 della legge 14 luglio 1993, n. 238, e comunque entro e non oltre il 30 settembre 2017".

#### CONSIDERATO CHE:

- CC. il Contratto di Programma 2012-2014 – parte Servizi è scaduto il 31/12/2014 e che le Parti, nelle more del suo rinnovo, hanno proseguito nell'applicazione della disciplina contrattuale ai medesimi patti e condizioni già previsti, ai sensi dell'articolo 4, comma 2 dello stesso Contratto. Pertanto il Ministero dell'Economia e delle Finanze, riconoscendo alla richiamata clausola carattere di proroga automatica del rapporto contrattuale, ha proceduto al versamento a RFI, per l'anno 2015, degli importi dovuti a valere sullo stanziamento iscritto nel bilancio dello Stato sui pertinenti capitoli dello stato di previsione della spesa dello stesso Ministero;
- DD. la Legge 27 febbraio 2017, n. 19 (legge di conversione del Decreto Legge 30 dicembre 2016, n. 244), prevede all'art. 9, comma 9-ter ha prorogato il Contratto per il periodo necessario al completamento dell'iter di approvazione previsto dall'articolo 1 della legge 14 luglio 1993, n. 238, e comunque entro e non oltre il 30 settembre 2017".
- EE. il Decreto Legislativo n. 112 del 15 luglio 2015 all'art 15 (Rapporti tra il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e lo Stato) stabilisce che i rapporti tra il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e lo Stato sono disciplinati da un atto di concessione e da uno o più contratti di programma, questi ultimi con durata non inferiore a cinque anni e stabilisce che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti informa l'Organismo di regolazione e, mediante il Gestore dell'infrastruttura, i richiedenti e, su loro richiesta, i richiedenti potenziali, sul contenuto del contratto di programma, al fine di consentire agli stessi di esprimersi a riguardo, prima che esso sia

sottoscritto, soprattutto in materia di interventi nei terminali e scali merci, nei nodi urbani, nelle stazioni e nei collegamento con i porti.;

- FF. con la Delibera ART n. 96 del 13 novembre 2015 “Criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria” sono state definite le modalità di regolazione per il periodo tariffario 2016-2021, per cui si ritiene opportuno adeguare l’arco di vigenza del Contratto al medesimo periodo regolatorio;
- GG. con la medesima delibera ART 96/2015, alla misura 49 sono stati previsti per il Gestore dell’infrastruttura obblighi rafforzati di contabilità regolatoria, finalizzata a fornire evidenza dei meccanismi di imputazione dei costi e dei ricavi a tutti i processi industriali relativi alla sua attività, con particolare riferimento al Pacchetto Minimo di Accesso ed alle diverse categorie di servizi offerti alle imprese ferroviarie, a fornire evidenza delle principali grandezze funzionali alla valutazione dei costi unitari, nonché a fornire evidenza della destinazione dei contributi ed incentivi pubblici, con lo scopo di costituire la base di riferimento per la determinazione del canone per l’utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria e dei corrispettivi dei servizi;
- HH. il Decreto Legislativo n. 112 del 15 luglio 2015 all’art 16 (Costo dell’infrastruttura nazionale e contabilità) stabilisce che “I conti del gestore dell’infrastruttura ferroviaria devono presentare, in condizioni normali di attività e nell’arco di un periodo ragionevole non superiore a cinque anni, almeno un equilibrio tra, da un lato, il gettito dei canoni per l’utilizzo dell’infrastruttura, i contributi statali definiti nei contratti di programma di cui all’articolo 15, le eccedenze provenienti da altre attività commerciali e le eventuali entrate non rimborsabili da fonti private e pubbliche, e, dall’altro, i costi di infrastruttura almeno nelle sue componenti di costi operativi, ammortamenti e remunerazione del capitale investito”
- II. il Decreto Legislativo n. 112 del 15 luglio 2015, all’art 17 (Canoni per l’utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria), comma 4 stabilisce che “i canoni per il pacchetto minimo di accesso e per l’accesso all’infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio sono stabiliti al costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario sulla base di quanto disposto al comma 1 e tenuto conto delle modalità di calcolo definite dall’atto di esecuzione di cui all’articolo 31, paragrafo 3, della direttiva 2012/34/ UE del Parlamento europeo e del Consiglio. Il Gestore dell’infrastruttura può decidere di adeguarsi gradualmente a tali modalità durante un periodo non superiore a quattro anni dall’entrata in vigore di detto atto di esecuzione”;
- JJ. il Decreto Legislativo n. 112 del 15 luglio 2015, all’art 18 (Deroghe ai principi di imposizione dei canoni di accesso) comma 1 stabilisce che “fatto salvo quanto previsto dall’articolo 17 in materia di determinazione dei canoni per l’utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria, ai fini del pieno recupero, da parte del gestore, dei costi connessi all’accesso e all’utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria e al collegamento con gli impianti di servizio, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell’economia e delle Finanze, possono essere previsti coefficienti di maggiorazione dei canoni per l’utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria, fermo restando l’equilibrio economico e finanziario di cui all’articolo 16”;
- KK. la misura 59 della Delibera ART n. 96 del 13 novembre 2015 prevede che, qualora il Gestore intenda avvalersi della possibilità di adeguarsi gradualmente, entro un periodo non superiore ai quattro anni, alle disposizioni di cui al comma 4 dell’articolo 17 del il Decreto Legislativo n. 112 del 15 luglio 2015, lo stesso Gestore effettua comunque una stima transitoria, nel rispetto dei principi di pertinenza e di ragionevolezza, dei “Costi Diretti” (costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario”);
- LL. sulla base di quanto previsto dal Regolamento di esecuzione (UE) 2015/909, i Costi Diretti sono essenzialmente costi di usura dell’infrastruttura, ivi compresa la relativa quota di ammortamento, causati dal passaggio del treno e quindi, in ultima istanza, costi di manutenzione dell’infrastruttura;
- MM. in ottemperanza a quanto previsto dalle Delibere ART n. 96 del 13 novembre 2015 e n. 28 dell’8 marzo 2016, il Gestore ha presentato in data 22/04/2016 la proposta di:

- “costing” ammissibile e nuovo sistema tariffario per il Pacchetto Minimo di Accesso riferita al periodo regolatorio 2016-2021;
- “costing” ammissibile e nuovo sistema di corrispettivi per i Servizi di cui all’articolo 13.1 del Decreto Legislativo n. 112 del 15 luglio 2015 riferita al periodo regolatorio 2017-2021

assumendo, in coerenza con quanto previsto a legislazione vigente, un livello di contribuzione pubblica pari a 976 milioni per le attività in conto esercizio per ciascun anno del periodo tariffario 2016-2021;

- NN. la proposta del nuovo sistema tariffario per il Pacchetto Minimo di Accesso, in coerenza con quanto previsto dalla Delibera ART 96/2015, è stata articolata nella Componente A (Canone Base) per il recupero dei Costi diretti riferiti all’usura e nella Componente B per il pieno recupero degli altri costi riferibili al Pacchetto Minimo di Accesso, al netto dei contributi pubblici e degli altri introiti pertinenti;
- OO. in virtù di quanto esposto ai precedenti punti, al fine dell’equilibrio economico del Gestore ed al fine di non incrementare i costi netti di fornitura dell’infrastruttura, occorre ridestinare la porzione di risorse pubbliche non più necessarie al finanziamento dei costi di manutenzione, in quanto Costi Diretti posti a carico del pedaggio, a beneficio del finanziamento di quota parte dei costi di circolazione della rete;
- PP. la proposta per il Pacchetto Minimo di Accesso riferita al periodo regolatorio 2016-2021, di cui al precedente punto MM, così come riproposta da RFI, a seguito delle indicazioni sulle modalità applicative delle misure enunciate con la delibera ART n. 72/2016 del 27/06/2016, è stata approvata con prescrizioni dall’ART con la delibera n. 75/2016, emanata in data 01/07/2016;
- QQ. la proposta di nuovo sistema di corrispettivi per i Servizi riferita al periodo regolatorio 2017-2021, di cui al precedente punto MM, è stata approvata con delibera ART n. 80 del 15/07/2016;
- RR. occorre provvedere alla contrattualizzazione delle risorse assentite dalla Legge n. 190/2014 del 23 dicembre 2014 (Legge di Stabilità 2015) e dalla Legge n. 209/2015 del 28 dicembre 2015 – “*Bilancio di Previsione dello Stato per l’anno finanziario 2016 e bilancio pluriennale per il triennio 2016-2018*”, nonché dai successivi provvedimenti di spesa, per la copertura dei fabbisogni per la manutenzione ordinaria e per la manutenzione straordinaria relative al periodo 2016-2021 e dei fabbisogni riferiti alle attività di Safety, Security, Navigazione;
- SS. la norma di cui all’art.1, comma 294 della Legge n. 190/2014 del 23 dicembre 2014 (Legge di Stabilità 2015) è stata notificata per certezza giuridica alla Commissione Europea il 3 febbraio 2015 cosicché l’operatività della stessa - ivi compreso il trasferimento delle risorse statali al Gestore quale presupposto necessario per le conseguenti erogazioni a favore delle imprese ferroviarie aventi diritto - è subordinata al pronunciamento dei competenti uffici della Commissione medesima (Caso SA 40887);
- TT. lo Stato ha interesse ad incentivare l’impiego dell’infrastruttura da parte delle Imprese Ferroviarie secondo adeguati livelli di sicurezza, affidabilità ed efficienza per incrementare la domanda di trasporto ferroviario al fine di ridurre:
- l’entità del trasporto stradale e di decongestionare il traffico nelle aree urbane, metropolitane e nelle principali direttrici di comunicazione nazionale;
  - le “esternalità negative” connesse alle attività di trasporto (tra cui i costi da inquinamento ambientale e i costi sanitari e di pubblica sicurezza determinati dall’elevata “incidentalità” del trasporto stradale);
- UU. il Gestore assicura la disponibilità dell’infrastruttura alle Imprese Ferroviarie nel rispetto degli standard tecnici dalle normative vigenti. Gli interventi manutentivi risultano così articolati:

- tipo “ordinario” (interventi finalizzati al contenimento del normale degrado dell’infrastruttura nell’ambito del previsto ciclo di vita utile degli oggetti tecnici in cui è articolata l’infrastruttura e di primo intervento);
  - tipo “straordinario” (interventi volti al rinnovo/sostituzione di componenti di sottosistema o sottosistemi interi, che determinano l’incremento del valore patrimoniale del bene e contestualmente ne migliorano l’affidabilità, la produttività, l’efficienza e la sicurezza);
- VV. l’attività del Gestore è orientata al mantenimento e, ove possibile, al miglioramento dei livelli di sicurezza, di affidabilità ed al contenimento dei costi della Rete, in relazione agli standard manutentivi e di sicurezza previsti dalla normativa vigente alla data di stipula del presente Contratto;
- WW. in attuazione dei progetti previsti nel Contratto di Programma – parte Investimenti, sono progressivamente attivati all’esercizio nuovi interventi infrastrutturali (raddoppi, tecnologie, potenziamenti, ecc. di tratte esistenti), che costituiscono ulteriori elementi della Rete nazionale, il Gestore si obbliga ad efficientare i processi manutentivi nel periodo di vigenza del presente Contratto per rimanere nei limiti delle risorse finanziarie ivi definite;
- XX. le Parti convengono che le attività o le opere previste nel Piano della Sicurezza, annualmente trasmesso dal Gestore all’ANSF, e definite da detto Organismo immediatamente cogenti, devono trovare in relazione alle attività oggetto del Contratto adeguata copertura finanziaria;
- YY. ogni modifica/integrazione che si rendesse necessaria al Piano di cui al precedente punto, non derivante da comportamenti omissivi o inefficienti del Gestore, deve essere accompagnata da una stima dei costi e dei tempi di attuazione necessari per la realizzazione degli interventi, salvaguardando la sostenibilità economica e finanziaria dei conti del Gestore;
- ZZ. le Parti ritengono che un quadro finanziario stabile e certo, in un orizzonte temporale di lungo periodo, sia condizione necessaria - tenuto conto della natura degli interventi manutentivi e delle relative interferenze/ripercussioni sull’esercizio ferroviario - per garantire una più efficace ed efficiente programmazione ed attuazione delle attività di manutenzione, con positive ricadute sulle performance complessive del sistema ferroviario e per assicurare un livello tariffario prevedibile per le imprese ferroviarie, atteso che il canone di pedaggio è determinato tenendo conto anche dei contributi pubblici previsti nei Contratti di Programma. In particolare, le Parti si danno atto che la manutenzione ordinaria costituisce onere inderogabile, e, quindi, la relativa copertura può intendersi già prevista anche per il periodo 2019-2021.
- AAA. per assicurare continuità ai programmi di manutenzione straordinaria dell’infrastruttura ferroviaria nazionale occorre reperire i finanziamenti necessari alla copertura dei fabbisogni contrattuali residui, non coperti a legislazione vigente, pari a complessivi 241,4 milioni di euro ed articolati come segue:
- 220 milioni di euro per attività di manutenzione straordinaria per ridotto finanziamento dell’annualità 2015;
  - 21,4 milioni di euro relativi al definanziamento per l’anno 2014 operato a valere sul capitolo 7514, di cui al precedente punto T;
- BBB. gli interventi di manutenzione sono prioritari, per cui si ritiene di destinare 241,4 milioni di euro, come quota parte delle risorse recate dalla Legge n. 208 del 28 dicembre 2015 (Legge di stabilità 2016) di cui al precedente punto T, a parziale copertura dei fabbisogni sopra illustrati;
- CCC. con il precedente CdP 2012-2014 è stato attuato un percorso di contenimento della spesa con una riduzione delle risorse in conto esercizio passate dalle 1.110 milioni del 2012 ai 975 milioni del 2014, confermati anche per il 2015 per effetto della proroga del contratto e per il 2016, le Parti convengono che dal 2017 per il periodo regolato, in considerazione del crescente utilizzo dell’infrastruttura previsto nel periodo contrattuale e della necessità di garantire correlati ed adeguati livelli di affidabilità della stessa, in sede di aggiornamento dell’atto contrattuale con atto ricognitivo/integrativo potranno procedere ad un’analisi della dinamica dei costi e





dell'efficientamento aziendale per verificare e dimensionare l'effettivo fabbisogno della manutenzione ordinaria nel limite delle risorse che si rendono disponibili a legislazione vigente;

DDD. stante le crescenti esigenze di sicurezza (Security e Safety) e di assistenza PRM negli ambiti ferroviari espresse anche attraverso richieste degli organi istituzionali (Ministeri, Questure, Prefetture, Comuni, ecc.), il Gestore ha proposto: i) per incrementare il livello di sicurezza nell'ambito delle principali stazioni ferroviarie del Paese, il progetto "Gate" dopo averlo sperimentato nelle sedi "pilota" di Roma e Milano prevedendo l'introduzione di un sistema di controllo con personale aggiuntivo dei varchi di accesso all'area ferroviaria dedicata alla circolazione dei treni; ii) il circuito Sale Blu per l'assistenza PRM. Le parti convengono quindi che l'estensione del progetto "Gate" ed eventuali altre iniziative finalizzate a migliorare e garantire la sostenibilità del servizio di assistenza PRM e dei servizi di Safety sono subordinate, a partire dal 2017, all'eventuale reperimento di risorse finanziarie aggiuntive necessarie alla loro copertura come da allegato 4, previa verifica di cui al punto CCC) e delle risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente;

EEE. nella seduta del 3 marzo 2017 il CIPE ha preso atto che la Corte dei conti, con nota n. 273 del 3 gennaio 2017, ha chiesto che i pareri adottati dal Comitato nella seduta del 10 agosto e del 1° dicembre 2016 vengano formalizzati come "deliberazioni", con numerazione progressiva, e trasmessi unitamente agli esiti delle verifiche effettuate ai sensi dell'art. 6 comma 7 del Regolamento interno del CIPE (deliberazione n. 62/2012) e che il medesimo Comitato è stato chiamato a deliberare che tale formalizzazione avvenga senza modificare il contenuto di tali pareri e adottando la numerazione dell'anno corrente;

FFF. la relativa Delibera del CIPE n.13 del 3 marzo 2017 (*"Parere sullo schema di Contratto di Programma 2016-2021-parte Servizi tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI)"*) è attualmente in fase di registrazione.

TUTTO CIÒ PREMESSO,

**LE PARTI CONVENGONO E STIPULANO QUANTO SEGUE**

### ***Articolo 1 Premesse e Allegati***

Le premesse e gli Allegati, di seguito indicati, costituiscono parte integrante e sostanziale del presente Contratto secondo le modalità descritte dall'Atto stesso e sono pienamente vincolanti tra le Parti:

- All. 1a - Classificazione delle Linee per grado di utilizzo treni/giorno e relativi indicatori di disponibilità;
- All. 1b - Indicatore di Puntualità;
- All. 1c - Altri indicatori di performance orientati agli utenti;
- All. 2 - Rappresentazione grafica della Rete;
- All. 3 - Elenco Linee, comprese quelle di continuità territoriale;
- All. 4 - Prospetti Fonti e Impieghi:
  - a. risorse per Competenza - attività di Manutenzione Ordinaria e Straordinaria, Circolazione, Safety, Security, Navigazione;
  - b. risorse per Cassa - attività di Manutenzione Ordinaria e Straordinaria, Circolazione, Safety, Security, Navigazione;
  - c. Contributi Legge 190/2014 (art.1 comma 294) – anno 2015
- All. 5: Documento illustrativo delle attività di Manutenzione Ordinaria e Straordinaria di RFI;
- All. 6: Schemi di Reporting Package;



- a. Articolazione per nature di spesa della pianificazione delle attività di Manutenzione Ordinaria, Circolazione, Safety, Security e Navigazione con cadenza annuale a preventivo e consuntivo;
  - b. Articolazione per interventi della pianificazione delle attività di Manutenzione Straordinaria con cadenza semestrale a preventivo, secondo priorità nazionali definite in fase di pianificazione, suddiviso per aree territoriali;
  - c. Scheda di monitoraggio conforme alle specifiche del sistema MOP per reporting periodico sull'avanzamento dei progetti di Manutenzione Straordinaria;
  - d. Scheda Coreg con cadenza annuale per Rendiconto delle spese di Manutenzione Ordinaria, Circolazione, Safety, Security e Navigazione;
- All. 7: Documentazione informativa di supporto per la valutazione delle modifiche art.6;
  - All. 8: Performance e penalità;
  - All. 9: Documento illustrativo delle attività di Safety e Security.

## **Articolo 2**

### **Definizioni**

In aggiunta ai termini definiti in altre clausole del presente Contratto, i seguenti termini e definizioni avranno il significato qui di seguito attribuito a ciascuno di essi:

- 2.1. **Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF):** Organismo nazionale istituito ai sensi dell'art. 4 del Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162, a cui sono assegnati i compiti di Autorità preposta alla sicurezza per il sistema ferroviario italiano di cui al capo IV della direttiva 2004/49/CE.
- 2.2. **Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART):** Autorità nazionale istituita ai sensi dell'art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 (convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214) nell'ambito delle autorità di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481, competente per la regolazione nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture ed ai servizi accessori.
- 2.3. **Concessione:** provvedimento di concessione per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale rilasciato con Decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione n. 138T del 31 ottobre 2000 e sue successive modificazioni (rilasciata a "Ferrovie dello Stato – società di trasporti e servizi per azioni", e successivamente, a decorrere dalla data della sua costituzione, a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.).
- 2.4. **Contratto:** il presente Atto e tutti i suoi allegati.
- 2.5. **Costi Diretti:** costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario (ai sensi del Regolamento di esecuzione UE 2015/909).
- 2.6. **Costi di Circolazione:** i costi sostenuti da RFI per l'effettuazione dei servizi legati al Coordinamento Controllo e Regolazione della circolazione (es. Esercizio circolazione e movimento treni, fornitura di informazioni al pubblico, gestione interruzioni e rallentamenti programmazione annuale con l'ottimizzazione della capacità dell'infrastruttura)
- 2.7. **Costi di Sicurezza (Safety e Security) e Navigazione:** i costi sostenuti da RFI per la gestione dei servizi di Safety (vedi punto 2.32), Security (vedi punto 2.33) e Navigazione (vedi punto 2.24) e che corrispondono agli importi per ciascun anno di durata del Contratto nell'Allegato 4.
- 2.8. **Costi di Manutenzione Ordinaria:** coerentemente con il sistema di Contabilità Regulatoria che evidenzia i meccanismi di imputazione delle partite economiche relativi a tutti i processi industriali inerenti alla sua attività, i costi di Manutenzione Ordinaria sono comprensivi dei costi direttamente e indirettamente (staff centrali e costi con gestione centralizzata di pertinenza di tutte le strutture organizzative) imputabili al processo industriale.
- 2.9. **Costi di Manutenzione Straordinaria:** costo degli investimenti di rinnovo/sostituzione di componenti di sottosistema o sottosistemi interi dell'infrastruttura comprensivi degli oneri direttamente ed indirettamente imputabili al processo manutenzione.

- 2.10. **CUP** ovvero Codice Unico Progetto: codice unico identificativo di ogni nuovo progetto d'investimento pubblico.
- 2.11. **Disponibilità Annuale di Rete:** la Disponibilità delle Rete come indicata nell'Allegato 1a alle condizioni indicate nella colonna C (tempi di primo intervento) e F (livello di prestazione).
- 2.12. **Eventi di Forza Maggiore:** le sospensioni disposte dalle pubbliche autorità per motivi di ordine e sicurezza pubblica, le manifestazioni, le sommosse, gli attentati, le epidemie, le calamità naturali, le guerre; sono altresì definiti eventi di forza maggiore, i furti, gli atti vandalici e gli atti compiuti da terzi in violazione di norme di legge non prevenibili con l'esercizio di adeguata diligenza.
- 2.13. **Gestione:** ai fini del presente Contratto si intende l'insieme delle attività di Manutenzione Ordinaria, Circolazione, Safety, Security e Navigazione, per le quali il Gestore riceve da parte dello Stato contributi annuali in conto esercizio;
- 2.14. **Gruppo Rete:** raggruppamento di Linee in base alla classificazione per livelli di traffico riportata nell'Allegato 1a (colonna A).
- 2.15. **Impresa Ferroviaria:** qualsiasi impresa pubblica o privata titolare di una licenza, la cui attività principale consiste nella prestazione di servizi per il trasporto di merci e/o di persone per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione; sono comprese anche le imprese che forniscono solo la trazione.
- 2.16. **Indisponibilità della Linea:** la non utilizzabilità della specifica Linea, da parte delle Imprese Ferroviarie per fatto a loro non imputabile, per interruzioni di esercizio superiori a sei ore.
- 2.17. **Indicatore del livello di Guasti:** indicatore che misura il numero/anno di avarie che hanno procurato ritardo su più di 3 treni, viaggiatori e merci, con responsabilità relative alle attività di manutenzione del Gestore dell'infrastruttura (Allegato 1a colonna F).
- 2.18. **Linea:** tratta della Rete, comprensiva dei relativi impianti tecnologici, che collega almeno due località.
- 2.19. **MEF:** il Ministero dell'Economia e delle Finanze.
- 2.20. **MIT** ovvero **Ministero:** il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.
- 2.21. **Ministro:** il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.
- 2.22. **Ministeri:** il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed il Ministero dell'Economia e delle Finanze.
- 2.23. **Monitoraggio sulla Qualità della Rete:** monitoraggio, predisposto annualmente dal Gestore, che rappresenta la qualità della Rete effettivamente garantita durante l'esercizio precedente da misurarsi mediante l'Indicatore del livello di Guasti, i Tempi di Primo Intervento per Gruppi Rete e gli indicatori di cui all'Allegato 1b.
- 2.24. **Navigazione:** il servizio di gestione del collegamento ferroviario via mare tra la penisola e, rispettivamente, la Sicilia e la Sardegna, compresa la manutenzione delle navi a tal fine utilizzate.
- 2.25. **Nodo:** Linee caratterizzate da elevate intensità di traffico spesso confluenti in corrispondenza delle aree metropolitane. La perimetrazione dei nodi è definita nel Prospetto Informativo della Rete (PIR).
- 2.26. **Pacchetto Minimo di Accesso:** insieme dei servizi forniti dal Gestore dell'Infrastruttura per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, così come definiti dall'art.13, comma 1 del D.Lgs. n.112/2015, a fronte della corresponsione del canone di accesso ed utilizzo dell'infrastruttura (pedaggio).
- 2.27. **PIR:** il "Prospetto Informativo della Rete" elaborato da RFI ai sensi dell'art. 14 del D.Lgs. 112/2015 che specifica le caratteristiche e le condizioni di accesso alla Rete, i criteri di calcolo e riscossione dei pedaggi e i criteri per l'assegnazione della capacità della Rete alle Imprese Ferroviarie, nonché informazioni concernenti lavori che possano comportare una riduzione della capacità dell'infrastruttura in termini di interruzioni di linea o limitazione dell'uso di binari di circolazione per periodi determinati.
- 2.28. **Rendiconto Annuale di Contratto:** rendiconto, annualmente predisposto dal Gestore e trasmesso al Ministero successivamente all'approvazione del bilancio di RFI, contenete le risultanze della contabilità regolatoria (per le attività di Manutenzione Ordinaria, Circolazione, di

- Safety, Security e Navigazione), le risultanze del Monitoraggio di cui al punto 8.3 ed il Monitoraggio della Qualità della Rete effettivamente garantita nell'esercizio precedente.
- 2.29. **Rete:** l'insieme delle Linee ferroviarie (compresi tutti gli impianti ivi presenti) gestite da RFI, così come dettagliatamente indicato nell'Allegato 3 e graficamente rappresentato nell'Allegato 2.
- 2.30. **RFI** ovvero **Gestore:** Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
- 2.31. **Sistema MOP:** Sistema di monitoraggio dell'avanzamento finanziario, procedurale e fisico degli investimenti pubblici.
- 2.32. **Safety:** il servizio di regolamentazione, normazione e supervisione della sicurezza ferroviaria e omologazioni e certificazioni dei materiali e dei prodotti connesse alla sicurezza dell'esercizio ferroviario, per quanto di pertinenza del Gestore in conseguenza della costituzione dell'Agenzia Nazionale, erogazione delle prestazioni sanitarie e delle prestazioni relative al monitoraggio ambientale.
- 2.33. **Security:** il servizio di controllo e salvaguardia del patrimonio ferroviario, del trasporto ferroviario e del pubblico negli ambiti di competenza del Gestore.
- 2.34. **Tempi di Primo Intervento:** tempi medi necessari per il primo intervento di avvio delle attività di ripristino, a partire dal momento di ricezione dell'avviso di avaria. I tempi medi di primo intervento sono definiti in funzione del grado di utilizzo dell'infrastruttura, come rappresentato nell'Allegato 1a, colonna C.
- 2.35. **Treni/Chilometro:** unità di misura del trasporto ferroviario. Indica il numero di chilometri percorsi dai treni.

### *Articolo 3*

#### *Oggetto del Contratto*

1. Il presente Contratto disciplina, ai sensi della Concessione ed in attuazione dell'art. 15 del D.Lgs. 112/2015, il complesso di obbligazioni intercorrenti tra il Ministero ed il Gestore relativamente al finanziamento:
  - a. delle attività di Manutenzione Ordinaria necessarie al mantenimento in esercizio per la messa in disponibilità della Rete in condizioni di sicurezza ed affidabilità e delle attività di Circolazione per la gestione del traffico ferroviario, delle attività di Safety, Security e Navigazione ferroviaria, prestate dal Gestore secondo standard concordati;
  - b. delle attività di Manutenzione Straordinaria necessarie al mantenimento in esercizio per la messa in disponibilità della Rete in condizioni di sicurezza ed affidabilità;
  - c. degli altri obblighi di servizio o oneri collegati all'attività del Gestore e discendenti da evoluzioni di normativa di settore o prescrizioni delle Autorità competenti.
2. Fermo restando che le attività di cui al precedente punto b) rientrano nel rapporto contrattuale tra il Gestore e lo Stato, in attuazione del vigente quadro normativo e regolatorio, le Parti si danno reciprocamente atto che i contributi di cui al presente accordo sono stabiliti in misura tale da garantire, unitamente al gettito dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura, ai corrispettivi per l'erogazione dei servizi di cui all'articolo 13.1 del D.Lgs. 112/2015, alle eccedenze provenienti da altre attività commerciali ed alle eventuali entrate non rimborsabili da fonti private e pubbliche, il conseguimento dell'equilibrio del Gestore di cui all'articolo 16 del D.Lgs. 112/2015 nel corso del periodo regolatorio 2016-2021.
3. Le Parti convengono che il completamento del programma di manutenzione straordinaria oggetto del presente Contratto richiede la copertura finanziaria dei fabbisogni dell'anno 2021 esposti nell'Allegato 4a, e che gli interventi previsti saranno soggetti a revisione ai sensi dell'articolo 6 nel caso di indisponibilità delle risorse.
4. Le parti convengono, inoltre, che l'estensione del progetto "Gate" e l'incremento delle altre attività di Safety e PRM sono subordinate, a partire dal 2017, all'eventuale reperimento di risorse finanziarie aggiuntive necessarie alla loro copertura come da allegato 4, previa verifica di cui al punto CCC) e



delle risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente, e regolate in apposito atto ricognitivo/integrativo.

#### ***Articolo 4*** ***Durata***

1. Il contratto ha durata 2016-2021.
2. Alla scadenza del contratto, nelle more del suo rinnovo e per un termine massimo di ulteriori due anni, le Parti stabiliscono di proseguire nell'applicazione della disciplina contrattuale ai medesimi patti e condizioni in esso previste.

#### ***Articolo 5*** ***Obblighi dei contraenti***

1. Ai termini e alle condizioni di cui al presente Contratto, RFI, ferma restando la certezza della corresponsione delle risorse finanziarie contrattualmente convenute, si obbliga nei confronti del Ministero a garantire, per la durata del Contratto e in base ai livelli di Disponibilità e prestazione indicati nell'Allegato 1a, l'utilizzabilità della Rete in condizioni di sicurezza e di affidabilità mediante le attività di Manutenzione Ordinaria e Straordinaria e ad assicurare la circolazione in sicurezza dei treni attraverso le attività di gestione della Circolazione. Ai termini e alle condizioni di cui al presente Contratto, il Gestore si obbliga altresì a svolgere le attività di Safety, Security, Navigazione. Fermo restando quanto previsto all'articolo 7.4, a fronte degli obblighi contrattualmente assunti dal Gestore, il Ministero si impegna a corrispondere le necessarie risorse finanziarie secondo quanto previsto nel successivo articolo 7.
3. In relazione al precedente punto 1 il Gestore è tenuto ad osservare, nello svolgimento della attività di Manutenzione Ordinaria, i Tempi di Primo Intervento secondo quanto specificato all'Allegato 1a, colonna C.
4. Il Gestore ha l'obbligo di comunicare al Ministero entro ventiquattro ore, con le stesse modalità in uso con la Protezione Civile ed in maniera tracciabile tramite invio alla casella di posta elettronica certificata di cui al successivo articolo 13, i casi di Indisponibilità delle Linea maggiori di 6 ore.
5. Il Gestore si obbliga a trasmettere al Ministero il programma di Manutenzione Ordinaria previsto sulla Rete per l'anno in corso di esecuzione, entro e non oltre il mese di marzo di ogni annualità del Contratto, secondo lo schema definito nell'Allegato 6a; il programma di Manutenzione Straordinaria previsto sulla Rete per l'anno in corso di esecuzione con cadenza semestrale, entro marzo ed entro settembre, secondo lo schema definito nell'Allegato 6b ed il monitoraggio degli interventi di Manutenzione Straordinaria di cui al successivo articolo 8.3.
6. Il Gestore si obbliga a trasmettere al Ministero entro il mese di luglio di ogni annualità del Contratto, previa acquisizione della relativa certificazione contabile e successivamente all'approvazione del bilancio di esercizio, le risultanze della contabilità regolatoria, dalle quali si evidenzino i meccanismi di imputazione dei costi relativi a tutti i processi industriali connessi alla attività del Gestore, ai sensi del Decreto Legislativo D.Lgs. 112/2015. Ad integrazione del Rendiconto Annuale del Contratto, di cui al successivo articolo 8, il Gestore si impegna a trasmettere contestualmente al Ministero, entro il 30 giugno di ogni anno, la relazione annuale sulla sicurezza per l'ANSF relativa all'anno precedente.
7. Il Gestore ha l'obbligo di rispettare i termini per le comunicazioni previste nel presente Contratto ai punti 4, 5, 6 e 8 del presente articolo ed ai punti 1 e 2 dell'articolo 8. La mancata osservanza di tale obbligo costituisce inadempimento sanzionabile con l'applicazione della penale di cui al punto 3 dell'articolo 9.
8. Il Gestore effettua il monitoraggio finanziario, fisico e procedurale ai sensi del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n.229. Il medesimo soggetto assicura, altresì al CIPE flussi costanti di informazioni

coerenti per contenuti e modalità con il sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici di cui all'articolo 1 della legge 17 maggio 1999, n.144.

9. Il Gestore agevola lo svolgimento delle attività di vigilanza di cui al successivo articolo 10 e assicura al Ministero l'accesso agli atti e documenti prodotti da o per conto dello stesso Gestore riferibili al presente Contratto, nonché l'accesso alle linee, ai cantieri ed agli impianti, nel rispetto delle regole di sicurezza e senza compromettere l'operatività del cantiere.
10. Il Gestore si impegna a rendere disponibili le informazioni contenute nel registro dei beni, di cui al comma 7 dell'art 30 della Direttiva 2012/34/UE, una volta completate le fasi di realizzazione e di relativa sperimentazione.
11. I Ministeri, titolari dei relativi capitoli di spesa del bilancio dello Stato, corrisponderanno l'ammontare dei contributi già disponibili a legislazione vigente per la copertura del presente Contratto.
12. Il Gestore si impegna a continuare l'attività di revisione ed ottimizzazione dei processi manutentivi, per conseguire le performance di rete contrattualizzate, nel rispetto degli obblighi di mantenimento degli adeguati livelli e standard di sicurezza su tutte le linee dell'infrastruttura ferroviaria in esercizio.
13. Il Gestore si obbliga a fornire annualmente l'elenco delle linee rientranti nella Concessione che siano state dismesse, con indicazione degli estremi del provvedimento di dismissione, nonché l'elenco delle linee sospese così come previsto nel PIR del Gestore e delle linee/impianti di nuova attivazione, indicando i relativi effetti economici riguardo agli oneri a carico del presente Contratto. Inoltre, il Gestore ed il Ministero potranno congiuntamente definire eventuali diverse modalità necessarie per assicurare la continuità territoriale nello Stretto di Messina, quantificando, nel limite delle risorse a carico del bilancio dello Stato, i relativi effetti economici riguardo agli oneri a carico del presente Contratto.
14. Il Gestore si obbliga a collegare la valutazione delle performance dei dirigenti responsabili della gestione delle attività di manutenzione al conseguimento dei risultati definiti nel presente Contratto.
15. Il Gestore si obbliga, inoltre, a:
  - a. fornire ed aggiornare attraverso il sistema di monitoraggio di cui all'allegato 6c, per ciascuno codice CUP relativo agli investimenti di manutenzione straordinaria di cui al presente Contratto, i quadri tecnici economici che riportano, tra l'altro, il valore dei lavori e delle forniture (distinguendo quelle da appaltare da quelle eseguite direttamente dal Gestore), delle altre somme a disposizione, degli oneri di sicurezza;
  - b. trasmettere annualmente al Consiglio superiore dei lavori pubblici i prezziari che il Gestore, in qualità di stazione appaltante provvede ad aggiornare periodicamente;
  - c. trasmettere al Ministero, con cadenza annuale, una relazione sulle attività condotte da RFI nell'anno, in merito all'applicazione della normativa sugli appalti e connessi adempimenti antimafia, con specificazione di criticità/anomalie eventualmente rilevate nell'ambito dei processi interni di controllo, anche relativamente a procedure gestite in sede non centrale;
  - d. conferire, sulla base di una rosa di candidati designati dal Ministero tra i propri dipendenti o quelli di altre amministrazioni aggiudicatrici con qualificazione rapportata alla tipologia e caratteristica del contratto ai sensi dell'art. 102, del D.lgs. n. 50/2016 e secondo modalità da definire, ove occorrente, con specifiche intese che disciplinano le modalità di conferimento, l'affidamento dell'incarico di componente della commissione di collaudo, ove previsto, per gli interventi di manutenzione straordinaria previsti dal presente Contratto. Il membro con funzioni di presidente è designato dal Gestore. Gli oneri per gli incarichi di cui sopra, determinati sulla base della normativa vigente e nei limiti di quanto previsto dalle procedure del Gestore, rimangono a carico del quadro tecnico economico di progetto;
  - e. conferire, senza oneri aggiuntivi a carico delle Parti, sulla base di una rosa di candidati designati dal Ministero tra i propri dipendenti o quelli di altre amministrazioni aggiudicatrici, secondo

modalità da definire, ove occorrente, con specifiche intese che disciplinano le modalità di conferimento, l'affidamento dell'incarico di un componente della commissione di gara, ove prevista, degli interventi di manutenzione straordinaria previsti dal presente Contratto.

- f. trasmettere al Ministero due volte all'anno (entro giugno ed entro dicembre), attraverso il sistema di monitoraggio di cui all'allegato 6c, una reportistica per ciascuna Direzione Territoriale del Gestore degli interventi di manutenzione straordinaria in corso di realizzazione;
- g. effettuare il controllo delle opere d'arte esistenti e dei relativi elementi strutturali nonché, se necessario, le successive valutazioni ed analisi, ai sensi delle norme tecniche vigenti, finalizzate ai conseguenti interventi di manutenzione. Con particolare riferimento ai ponti ed alle gallerie, le valutazioni e le analisi di cui sopra, saranno oggetto di una relazione trasmessa annualmente al Ministero;
- h. predisporre un piano di manutenzione programmata per il mantenimento in piena efficienza dell'infrastruttura utilizzata per svolgere il servizio in concessione, quale strumento di riferimento per l'effettuazione delle prestazioni manutentorie.

## **Articolo 6** **Aggiornamento del Contratto**

1. Il presente Contratto può essere soggetto a revisione su richiesta di ciascuna Parte in dipendenza di quanto segue:
  - a. variazione permanente del perimetro per sospensione della circolazione e/o del livello di disponibilità della Rete;
  - b. disposizioni normative e/o Delibere CIPE che apportino variazioni alle risorse previste dal presente Contratto;
  - c. nuovi obblighi e/o variazioni degli oneri di servizio e/o di esercizio derivanti da nuova normativa di settore o nel caso in cui fossero emanate nuove prescrizioni da parte dell'ANSF o di altre Autorità competenti;
  - d. eventi eccezionali, come specificato al successivo Art. 6.5;
  - e. esecuzione di atti di indirizzo del Ministero aventi per oggetto modifiche o integrazioni sostanziali alle linee strategiche per il settore ferroviario che dovranno necessariamente essere accompagnate dalla valutazione degli eventuali fabbisogni finanziari emergenti e dalla individuazione delle relative fonti di copertura;
  - f. mutamenti del quadro regolatorio e/o a seguito di provvedimenti delle competenti Autorità dai quali dovesse discendere una variazione del livello di gettito dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura e/o degli introiti dei Servizi di cui all'articolo 13.1 del D.Lgs. 112/2015 rispetto all'ammontare approvato dall'ART con le delibere 75/2016 e 80/2016 di cui ai punti OO e PP delle Premesse.

L'aggiornamento dovrà essere formalizzato su richiesta di una delle Parti attraverso la sottoscrizione di un apposito Atto Integrativo al Contratto.

2. RFI si impegna a comunicare al Ministero le proposte di variazione del Contratto ai sensi del precedente 6.1 a), secondo quanto di seguito specificato. RFI nella comunicazione, accompagnata dalla documentazione di cui all'Allegato 7, dovrà:
  - a. indicare nuove Linee da inserire e/o le Linee esistenti che si propone di escludere dal Contratto ed i relativi costi di Manutenzione emergenti/cessanti;
  - b. indicare le eventuali Linee che per effetto di una variazione dei livelli di traffico modificano la loro classificazione tra i Gruppi Rete e/o i Tempi di Primo Intervento e/o i livelli dell'Indicatore



di Prestazione per Gruppo Rete che si propone di modificare ed i conseguenti impatti previsti sui costi di Manutenzione.

3. Ai sensi di quanto previsto dal successivo Art.7.4, ai fini dell'aggiornamento contrattuale, il Gestore indicherà al MIT le linee di cui propone la chiusura e/o la gestione con un minor livello di disponibilità rispetto alle performance già contrattualizzate.
4. Qualora fossero imposti nuovi obblighi di servizio e/o di esercizio derivanti da nuova normativa di settore o fossero emanate nuove prescrizioni da parte dell'ANSF o di altre Autorità competenti, su richiesta del Gestore si procede alla rimodulazione dei programmi di intervento ovvero al reperimento di risorse aggiuntive ai fini dell'adempimento di tali nuovi obblighi e prescrizioni. Il Gestore presenta, preliminarmente, un preventivo corredato da apposita documentazione che consenta al Ministero di valutare i maggiori oneri. Il Ministero, d'intesa con il MEF, individua le modalità di finanziamento degli eventuali maggiori costi, anche in relazione alle entrate da mercato, tenuto conto del quadro normativo e regolatorio in vigore.
5. Qualora si verificassero catastrofi naturali e/o eventi di forza maggiore tali da determinare oneri straordinari per il ripristino dell'infrastruttura, le Parti si impegnano ad individuare soluzioni idonee per il finanziamento di tali oneri, così come stimati dal Gestore ed accertati dal Ministero, anche sulla base delle serie storiche, con l'obiettivo di rendere sostenibili per il Gestore le ricadute economiche di tali eventi.

## *Articolo 7*

### *Finanziamenti e modalità di erogazione*

1. In relazione all'oggetto del Contratto ed agli impegni assunti dal Gestore di cui al precedente articolo 5, sono riconosciute ad RFI, per ciascun anno di esecuzione del Contratto, le seguenti risorse finanziarie già disponibili a legislazione vigente, secondo la ripartizione specificata negli Allegati 4a e 4b:
  - a. contributi in conto esercizio per le attività di Manutenzione Ordinaria, di Circolazione, di Safety, Security, Navigazione (autorizzazioni di spesa Allegato 4a - rigo 7; erogazioni di cassa Allegato 4b - rigo 4). Il fabbisogno per l'anno 2016 viene interamente proiettato su ciascuno degli anni del periodo 2017-2021. Dal 2017, con apposito atto ricognitivo/integrativo, si potrà procedere ad un'analisi della dinamica dei costi e dell'efficientamento aziendale per verificare l'effettivo fabbisogno della manutenzione ordinaria, e dimensionarlo nel limite delle risorse disponibili a legislazione vigente;
  - b. contributi in conto impianto per le attività di Manutenzione Straordinaria (autorizzazioni di spesa Allegato 4a - rigo 8; erogazioni di cassa Allegato 4b - rigo 5);
2. I contributi annuali di cui al precedente punto 7.1a saranno corrisposti ad RFI in 12 rate mensili, pari ciascuna a 1/12 del totale annuo, con pagamento da effettuarsi entro la fine del mese di riferimento di ciascuna rata. L'erogazione delle risorse per gli interventi di cui al punto 7.1b è effettuata a beneficio del Gestore, in via anticipata sulla base dei fabbisogni rappresentati a cadenza semestrale e soggette al monitoraggio di cui all'articolo 8 punto 3.
3. I contributi di cui all'art.1, comma 294 della Legge 190/2014, relativi alla sola annualità 2015, potranno essere erogati al Gestore solo a seguito di specifica autorizzazione della Commissione Europea, in base alle determinazioni assunte in merito al Caso SA 40887.
4. Nell'ipotesi in cui le risorse riconosciute al Gestore risultassero inferiori rispetto alle coperture ed ai fabbisogni riportati nel presente Contratto agli Allegati 4a e 4b, RFI, così come semestralmente pianificate e documentate dal Gestore ai sensi dell'art. 5 comma 5, proporrà le misure da adottare in termini di linee da gestire con un minor livello di disponibilità e/o da chiudere, seguendo i meccanismi previsti dall'art. 6. Qualora il Ministero non comunichi, entro il termine di 60 giorni dalla



data di ricezione delle proposte del Gestore, l'accettazione di una delle proposte presentate dalla Società, ovvero non fornisca un'alternativa di ridisegno del servizio di disponibilità, il Gestore procederà nell'attuazione delle misure proposte, fino alla comunicazione da parte del Ministero di una soluzione alternativa.

5. Le parti concordano che l'art. 3 comma 1 del presente Contratto ("Oggetto del Contratto") e la quota di corrispettivo per le attività ivi previste potranno essere soggetti a modifiche/integrazioni nel limite delle risorse finanziarie iscritte in bilancio, in relazione alla revisione ed applicazione dei principi di determinazione del canone, in ottemperanza alla normativa comunitaria e nazionale e per tenere conto della sostenibilità per le imprese ferroviarie. Il Gestore dovrà assicurare misure contabili idonee a garantire, in modo trasparente, la distinzione tra le risorse finanziarie derivanti dalle erogazioni da parte dello Stato e quelle derivanti dal canone di accesso all'infrastruttura a carico degli operatori o da altre fonti di finanziamento.
6. Una quota parte delle risorse recate dalla Legge n. 208 del 28 dicembre 2015 (Legge di stabilità 2016), in misura pari a 241,4 milioni di euro, è destinata a copertura dei fabbisogni relativi:
  - a. 220 milioni di euro per attività di manutenzione straordinaria per ridotto finanziamento dell'annualità 2015;
  - b. 21,4 milioni di euro relativi al definanziamento operato sul capitolo di Bilancio 7514.

### **Articolo 8** **Rendicontazione e meccanismi di congruaggio**

1. Il Gestore predisponde, entro il mese di luglio di ciascun anno del Contratto una relazione sullo stato di attuazione degli investimenti per la manutenzione straordinaria, nonché un rendiconto delle performance di Rete e dei costi sostenuti al 31.12 dell'anno precedente (Rendiconto Annuale del Contratto), elaborato in coerenza con gli schemi di preventivo dei programmi di Manutenzione di cui al precedente 5.5, idoneo a consentire al Ministero la valutazione di adeguatezza, pertinenza e congruità dell'impiego dei finanziamenti di cui all'articolo 7.
2. Il Rendiconto Annuale del Contratto, da trasmettere al Ministero successivamente all'approvazione del bilancio di RFI, rappresenta:
  - a. le risultanze del sistema di contabilità regolatoria per le attività di Manutenzione Ordinaria, di Circolazione, di Safety, di Security, di Navigazione, corredate di tutte le informazioni necessarie ai sensi dell'art. 16 del D.Lgs. 15 Luglio 2015, n. 112, in coerenza, ove pertinenti, con i principi e i criteri di contabilità regolatoria stabiliti nella delibera ART 96/2015;
  - b. le risultanze del monitoraggio degli investimenti di Manutenzione Straordinaria, secondo le modalità di cui al successivo punto 8.3;
  - c. il Monitoraggio Qualità della Rete effettivamente garantita durante l'esercizio precedente da misurarsi mediante l'Indicatore del livello di guasti, i Tempi di Primo Intervento di cui all'Allegato 1a, gli indicatori di cui agli Allegati 1b e 1c;
3. Per il monitoraggio delle attività di Manutenzione Straordinaria di cui al presente Contratto, il Gestore si impegna a fornire due volte all'anno (entro giugno ed entro dicembre), per singolo codice CUP riferito agli interventi di manutenzione straordinaria del presente Contratto, una scheda di monitoraggio conforme alle specifiche del sistema di "Monitoraggio Opere Pubbliche", richiamato nelle Premesse al punto K, secondo lo schema di reportistica riportato all'allegato 6c, anche in osservanza degli obblighi di cui all'articolo 5, comma 15, lettera a).
4. L'utilizzo delle risorse finanziarie per ciascuna attività prevista dal presente Contratto è soggetto a verifica da parte del Ministero sulla base del sistema MOP e del rendiconto annuale di cui al precedente punto 8.1.

5. Il Ministero, sulla base delle attività di controllo di cui al punto precedente, verifica il grado di attuazione del programma di cui all'articolo 5, comma 5, anche in relazione agli Atti di indirizzo di cui all' articolo 6, comma 1, lettera e) del presente Contratto, richiedendo che il Gestore motivi ogni eventuale scostamento o inadempienza sostanziale riscontrata. Qualora gli elementi informativi forniti non siano ritenuti sufficienti, il Ministero procede a farne contestazione scritta al Gestore, il quale dovrà fornire ulteriori elementi di riscontro entro 30 giorni. Il MIT, di concerto con il MEF, valuta l'applicazione delle eventuali sanzioni.

Resta inteso tra le Parti che il Gestore può apportare variazioni agli interventi di Manutenzione Straordinaria programmati qualora rese necessarie da esigenze di forza maggiore, da insufficienza dei parametri RAMS, da intervenuti obblighi di legge e da prescrizioni delle Autorità competenti. Il Ministero sarà tempestivamente informato dal Gestore di tali variazioni con motivata informativa.

### **Articolo 9** **Valutazione performance del Gestore e penalità**

1. RFI ha l'obbligo di attestare, attraverso il Monitoraggio di Qualità della Rete, il livello degli indicatori di prestazione effettivamente raggiunti di cui alle colonne C ed F dell'Allegato 1a e la colonna C dell'Allegato 1b.
2. Qualora dal Monitoraggio di Qualità della Rete, di cui all'articolo 8.2, risulti che:
  - alcuni dei Gruppi Rete siano stati messi in disponibilità secondo livelli di prestazione inferiori a quelli contrattualizzati a livello annuale riportati nell'Allegato 1a ed Allegato 1b;
  - la disponibilità degradata di tali Gruppi Rete non sia dovuta ad Eventi di Forza Maggiore ovvero ad eventi non imputabili alla responsabilità diretta di RFI per attività di manutenzione della Rete;il Ministero applica la penale prevista all'Allegato 8 per ogni Gruppo Rete per cui i livelli di Disponibilità siano risultati degradati.
3. Il mancato rispetto da parte del Gestore degli obblighi e della tempistica delle comunicazioni previste dall'articolo 5 ai punti 4, 5, 6 e 8 e dall'articolo 8 ai punti 1 e 2, costituisce inadempimento dopo la prima diffida ad adempiere che il Ministero dovesse conseguentemente effettuare. Constatati fatti o comportamenti rilevanti dal punto di vista dell'eventuale inadempimento, il Ministero procede a farne oggetto di osservazione scritta al Gestore entro quindici giorni, cui è consentito replicare per iscritto entro quindici giorni dal ricevimento della stessa. In mancanza di risposta da parte del Gestore, i fatti e/o i comportamenti oggetto di osservazione si intendono senz'altro provati ai fini dell'inadempimento e potranno pertanto essere applicate le penali a tale fine previste nell'Allegato 8.
4. Resta inteso tra le Parti che l'importo complessivo di tutte le penali previste dal presente Contratto non potrà superare per ciascun anno il limite massimo del due per mille delle risorse annualmente erogate al Gestore.

### **Articolo 10** **Vigilanza e controllo**

1. Anche sulla base dei dati di monitoraggio e di rendicontazione, il Ministero può effettuare attività di audit documentale sugli interventi e sui livelli di qualità oggetto de presente Contratto, nonché verifiche, ispezioni, controlli diretti e indiretti, finalizzati alla vigilanza sulle attività svolte dal Gestore.
2. Ai fini dell'esercizio delle attività di cui al comma precedente, il Ministero, può avvalersi del supporto specialistico del Gestore.



**Articolo 11**  
**Clausola risolutiva espressa**

1. Il Ministero avrà diritto di risolvere il presente Contratto ai sensi e per gli effetti dell'art. 1456 c.c. qualora:
  - a. risulti da almeno due Monitoraggi consecutivi sulla Qualità della Rete che per ogni Gruppo Rete l'indicatore del Livello di Guasti sia superiore rispetto al livello contrattualizzato secondo quanto riportato nell'Allegato 1a (colonna F); oppure
  - b. il Ministero eserciti il potere di decadenza o revoca della Concessione.

**Articolo 12**  
**Disposizioni varie e generali**

1. Qualsiasi modifica, variazione o rinuncia al presente Contratto non sarà valida e vincolante ove non risulti da atto scritto firmato dalle Parti.
2. Le Parti fin d'ora convengono che, ai sensi e per gli effetti dell'art. 1419 cod. civ., qualora uno o più clausole del Contratto dovessero risultare nulle in tutto o in parte, il Contratto, salvo che tali clausole non abbiano carattere essenziale, resterà comunque valido per la restante parte e le clausole nulle verranno sostituite, sempre previo accordo fra le Parti, con disposizioni pienamente valide ed efficaci.

**Articolo 13**  
**Comunicazioni**

1. Qualsiasi comunicazione o notifica richiesta o consentita dalle disposizioni qui contenute sarà eseguita per iscritto, in lingua italiana e si intenderà validamente effettuata (a) in caso di spedizione a mezzo lettera raccomandata con avviso di ricevimento o telegramma, al ricevimento della stessa e (b) in caso di spedizione a mezzo telefax, o altro mezzo che renda documentabile il ricevimento della comunicazione nel momento in cui il destinatario abbia confermato (anche a mezzo telefax) il ricevimento della stessa, dette comunicazioni o notifiche vanno indirizzate come segue:

(a) Se al MIT, allo stesso in:

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti  
Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali ed il Personale  
Direzione Generale per il Trasporto e le Infrastrutture Ferroviarie  
All'attenzione del Direttore Generale  
Via Caraci, 36  
00157 Roma  
Tel. 0641583570-71 fax 0641583514  
e-mail: dtt.dgtfe@mit.gov.it  
PEC: dg.tf@pec.mit.gov.it

(b) Se a RFI, alla stessa in:

Amministratore Delegato  
P.zza della Croce Rossa n.1  
00161 Roma  
Tel: 0644103464 fax: 0644105485  
PEC: segreteriacda@pec.rfi.it



2. All'eventuale diverso indirizzo e/o numero di telefax che ciascuna parte potrà successivamente comunicare all'altra a mezzo di comunicazione inoltrata in conformità a quanto sopra.

#### **Articolo 14** **Clausola Fiscale**

1. Il presente atto ha per oggetto il trasferimento di disponibilità finanziarie assicurate dallo Stato, con vincolo di destinazione, in attuazione della vigente normativa comunitaria. Le relative prestazioni sono pertanto escluse da IVA ai sensi dell'articolo 2, 3° comma, lettera a) del D.P.R. 26 ottobre 1972, n. 633. Il presente atto è altresì esente da registrazione salvo il caso d'uso.

#### **Articolo 15** **Controversie**


1. Il presente Contratto, i diritti e gli obblighi da esso derivanti sono regolati dalla legge della Repubblica Italiana.
2. Le eventuali controversie che dovessero insorgere fra le Parti in merito all'interpretazione delle clausole contrattuali e/o alle modalità di esecuzione dei servizi ed attività previsti nel presente Contratto possono essere risolte, in prima istanza, secondo procedimento amichevole tra le parti, nel rispetto della procedura di seguito indicata ed accettata dalle Parti:
  - a. all'insorgere di una controversia, una delle Parti deve chiedere per iscritto all'altra di iniziare la procedura di composizione della stessa;
  - b. in tal caso le Parti si impegnano a nominare, entro e non oltre 10 (dieci) giorni solari dalla richiesta, ciascuna un proprio rappresentante, dotato di idonei poteri di decisione. Tali rappresentanti delle Parti si riuniscono, entro e non oltre 30 (trenta) giorni dalla data in cui una parte ha richiesto di iniziare la procedura, per raggiungere la composizione amichevole della controversia, tenendo comunque conto in primo luogo dell'esigenza primaria di mantenere la continuità delle attività;
  - c. qualora tali rappresentanti, dopo aver esperito ogni ragionevole tentativo di composizione, non riescano a risolvere la controversia entro 90 (novanta) giorni dalla richiesta di iniziare la procedura di composizione della controversia, la stessa viene devoluta al Foro di Roma.

#### **Articolo 16** **Indici e Rubriche**

Gli indici e le rubriche contenuti nel presente Contratto sono stati posti al solo fine di facilitarne la lettura e non avranno alcun rilievo ai fini dell'interpretazione dello stesso.

Roma, 14/06/2017

IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E  
DEI TRASPORTI  
Il Direttore Generale  
per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie



RETE FERROVIARIA ITALIANA S.P.A.

l'Amministratore Delegato

